Loco revue

Septembre '70

N° 309

voir sommaire page 391

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

Le centenaire de la ligne d'Annonay
Electrification du réseau
Transformation
de la 030 PLM Rivarossi
Le dépôt vapeur, ses installations
Model-shopping-informations

FRANCE 4,50 F
ETRANGER 5,00 F

Loco-Revue N° 309 - Septembre 1970 - 33e année

LOCO revue

N° 309
Septembre '70
33e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
Une foule en délire pour le centenaire de la ligne d'Annonay	392
Le réseau des Amis du rail d'Annonay	395
Schémas électriques complets d'un réseau (suite)	398
Réalisation d'une 030 Bourbonnais PLM	402
La 030 A1 Bourbonnais remise en état pour le musée du chemin de fer	403
Le plan du mois : 030 Bourbonnais (série 1401 à 2457), échelle HO	404
Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau (suite)	405
Le XVIIe congrès MOROP à Copenhague	415
A travers les clubs	416
En direct avec nos lecteurs	419
Mode' shopping (8 pages)	420

Dans notre prochain numéro :

La ligne touristique de Villefranche-Vernet-les-Bains à La Tour de Carol. — Le réseau musée en 1 de Monsieur Samyn. — Schémas électriques complets d'un réseau (suite). — Le dépôt vapeur, ses installations (suite). — Adaptation d'une carosserie de 231 C Jouef sur un châssis Marklin. — Le congrès Morop de Copenhague en images. — Catalogue des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO.

Chemins de fer touristiques et lignes musées en France.

La liste récapitulative parue dans notre numéro de Juillet-Août nous a valu un important courrier. Nous remercions tous les amis du chemin de fer qui ont bien voulu nous apporter leur concours et nous fournir de nombreux renseignements complémentaires.

Dans un prochain numéro, nous publierons un tableau apportant toutes les précisions nécessaires sur les exploitations qui ont été omises involontairement dans notre liste initiale ou sur celles dont les renseignements nous sont parvenus trop tard pour une insertion dans le numéro 308, ainsi que les rectifications de dernière heure.

NOTRE COUVERTURE

Monsieur Roux, ancien cheminot et lecteur de Loco-Revue depuis le n° 1, est un fin modéliste comme en témoigne notre cliché qui illustre quelques uns des modèles de sa collection, réalisés par lui-même en écart « O ».

Cliché Loco-Revue.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste. l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boîte postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY
R. C. Lorient 66 A 162 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-22 Bruxelles,

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

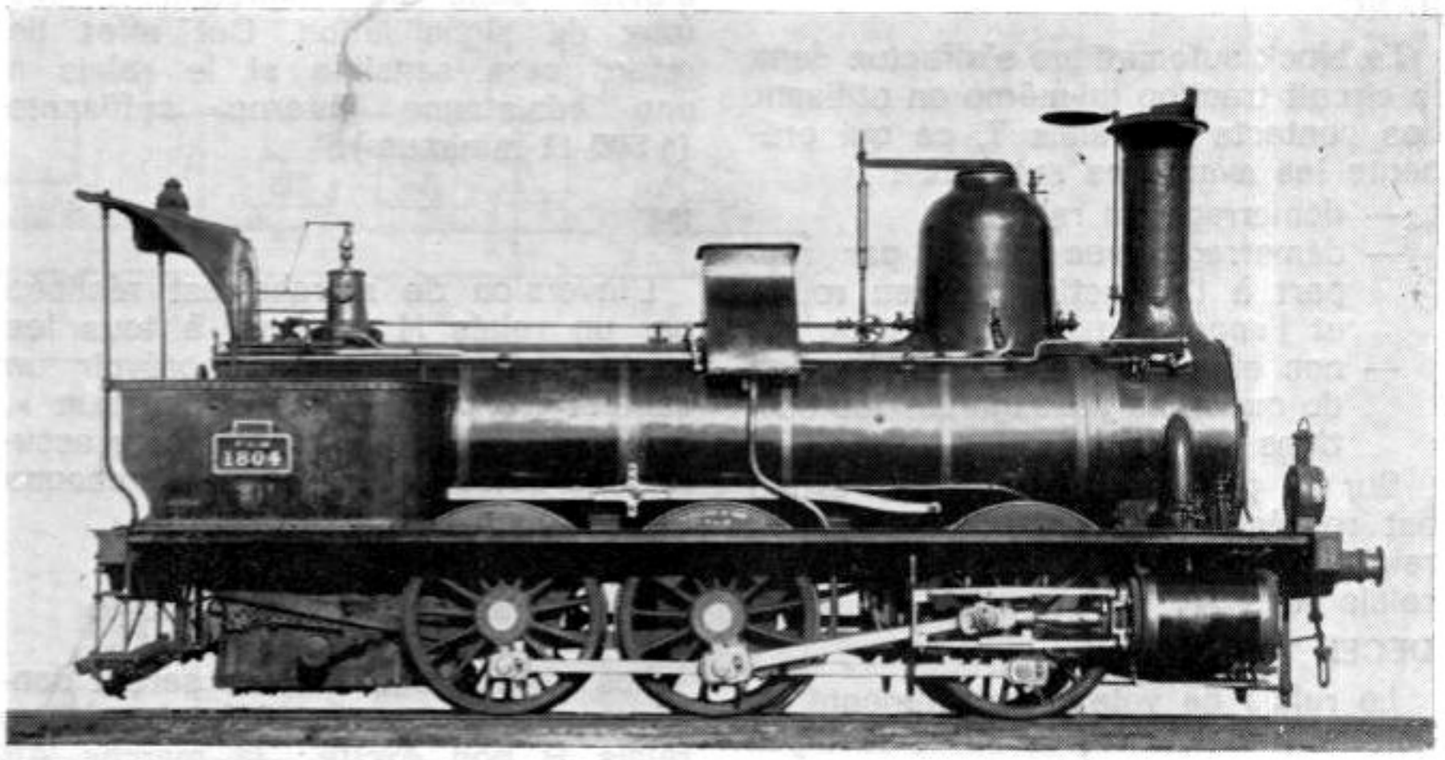
TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Réalisation d'une 030 Bourbonnais P L M

(série 1401 à 2457)

à partir du modèle Rivarossi HO

par B. MOULIÉRAC



Document SNCF

Lors de la présentation de la 030 Bourbonnais dans notre numéro 284 de mai 1968, nous suggérions à l'amateur de superdétailler le modèle livré dans la série "Junior" par Rivarossi. C'est ce qu'a réalisé un de nos lecteurs, B. Mouliérac, à qui nous devons déjà d'autres transformations. Nous pensons que la conservation d'un exemplaire de cette série de machines pour le musée du chemin de fer incitera les modélistes à suivre l'exemple de notre correspondant, qui nous décrit les modifications qu'il a apportées au modèle d'origine.

A l'aide d'un couteau X'Acto ou autre, faire sauter l'abri type SNCF et poncer ensuite la chaudière afin qu'il ne subsiste plus aucune trace.

RÉALISATION DES PAROIS LATÉRALES DU NOUVEL ABRI

J'ai utilisé les restes d'une carrosserie de locotracteur Jouef Y 51100, plus précisément le capot long.

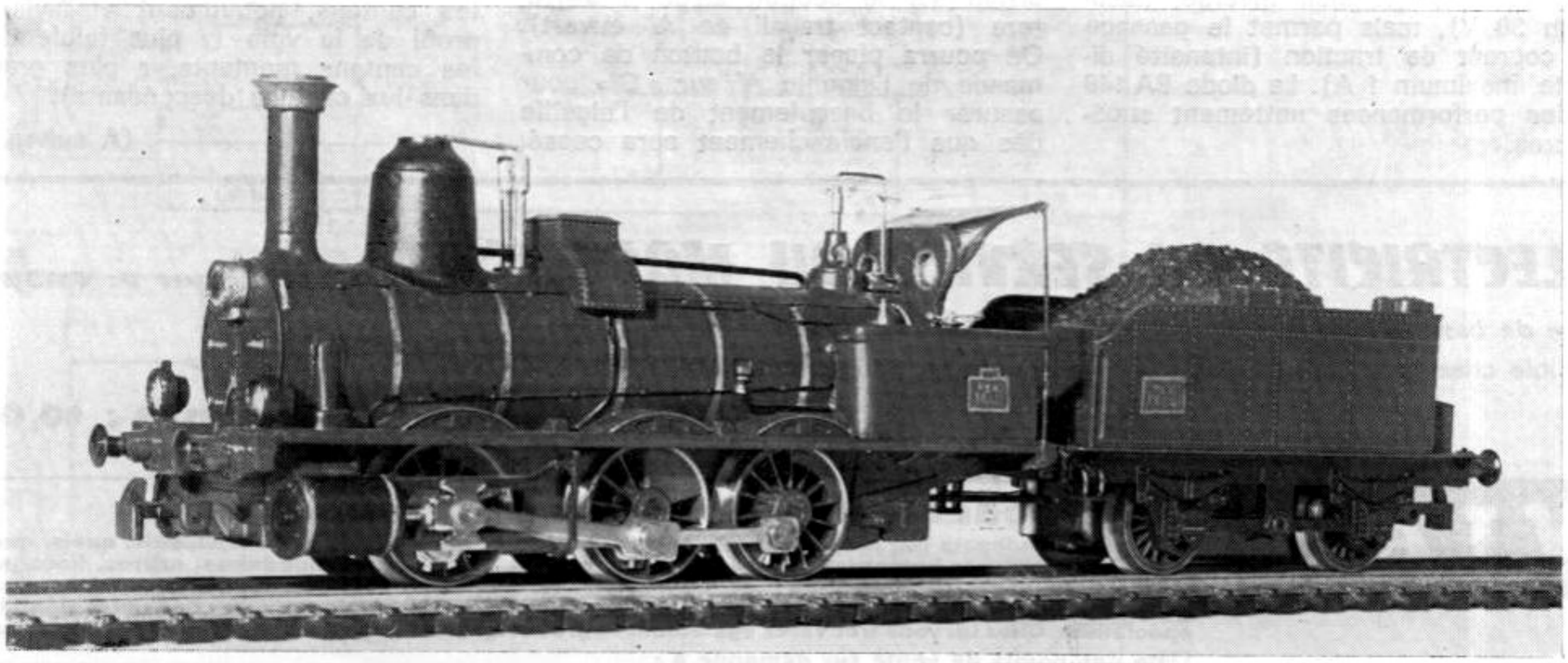
Enlever à la scie le dessus du capot, au-dessus de la moulure. Couper ce capot en deux parties symétriques et limer de façon à ce que les pièces obtenues soient parfaitement lisses. (La forme et les dimensions de ces éléments sont à relever sur notre plan du mois à l'échelle du 1/87.) Les parties avant recourbées contre la chaudière sont à ajuster sur celle-ci. Noter que l'arrière de chacun de ces flancs doit être limé sous la moulure sur une longueur de 2 mm pour obtenir l'espace normal entre la paroi et la main courante.

Les deux parois étant réalisées, les coller sur le tablier à l'Araldite.

RÉALISATION DU TOIT DE L'ABRI

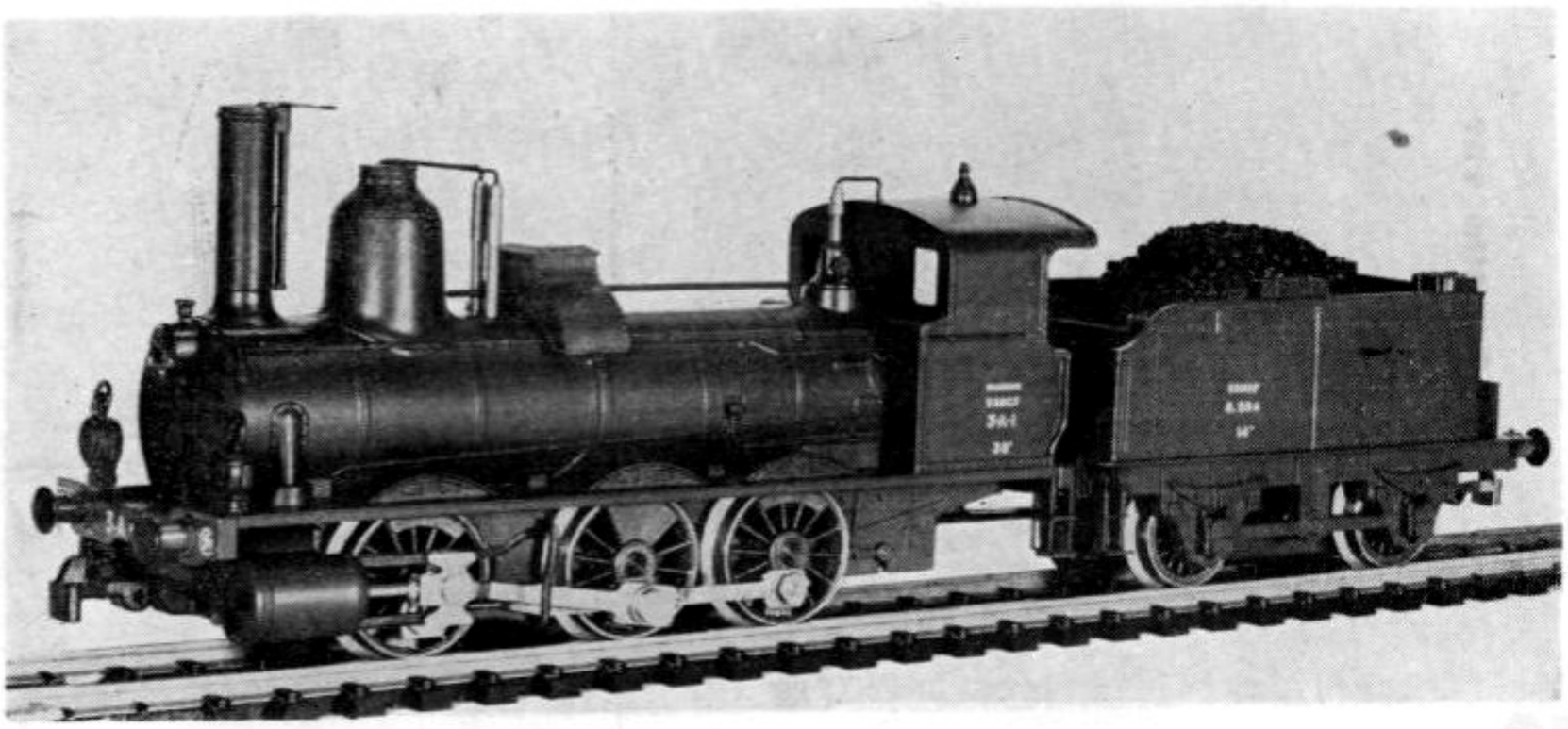
Prendre une chute de plastique de 1,5 mm et réaliser la face avant (voir plan du mois, vue arrière).

Dans une autre chute, faire un trapèze isocèle constituant le toit proprement dit (voir plan du mois, demi-vue



Le modèle réalisé par M. Mouliérac reproduit la 030 Bourbonnais PLM dans son aspect d'origine (voir photo en tête) telle qu'elle sera conservée par le Musée français du chemin de fer.

Cliché Loco-Revue



Le modèle Rivarossi tel qu'il est présenté dans la série junior en version SNCF à cabine fermée.

Cliché Rivarossi

de dessus). Pour les raccordements du toit et de la face avant, les restes du capot du locotracteur m'ont encore servi, deux petits morceaux d'arrondis coupés en triangle faisant parfaitement l'affaire.

Ajuster et coller le toit sur la face avant ; coller les arrondis de raccordement ; limer et poncer ; enfin coller sur l'extrémité arrière de la chaudière.

L'abri étant maintenant terminé, percer dans les angles du toit, 2 trous de 5/10 de mm et enfiler des morceaux de corde à piano pour figurer les main montoires.

J'ai remplacé les lanternes avant par 2 phares de voitures anciennes obtenues avec la publicité Huilor. Le cercle de cheminée et les accessoires de conduites sont des pièces Cal-Scale.

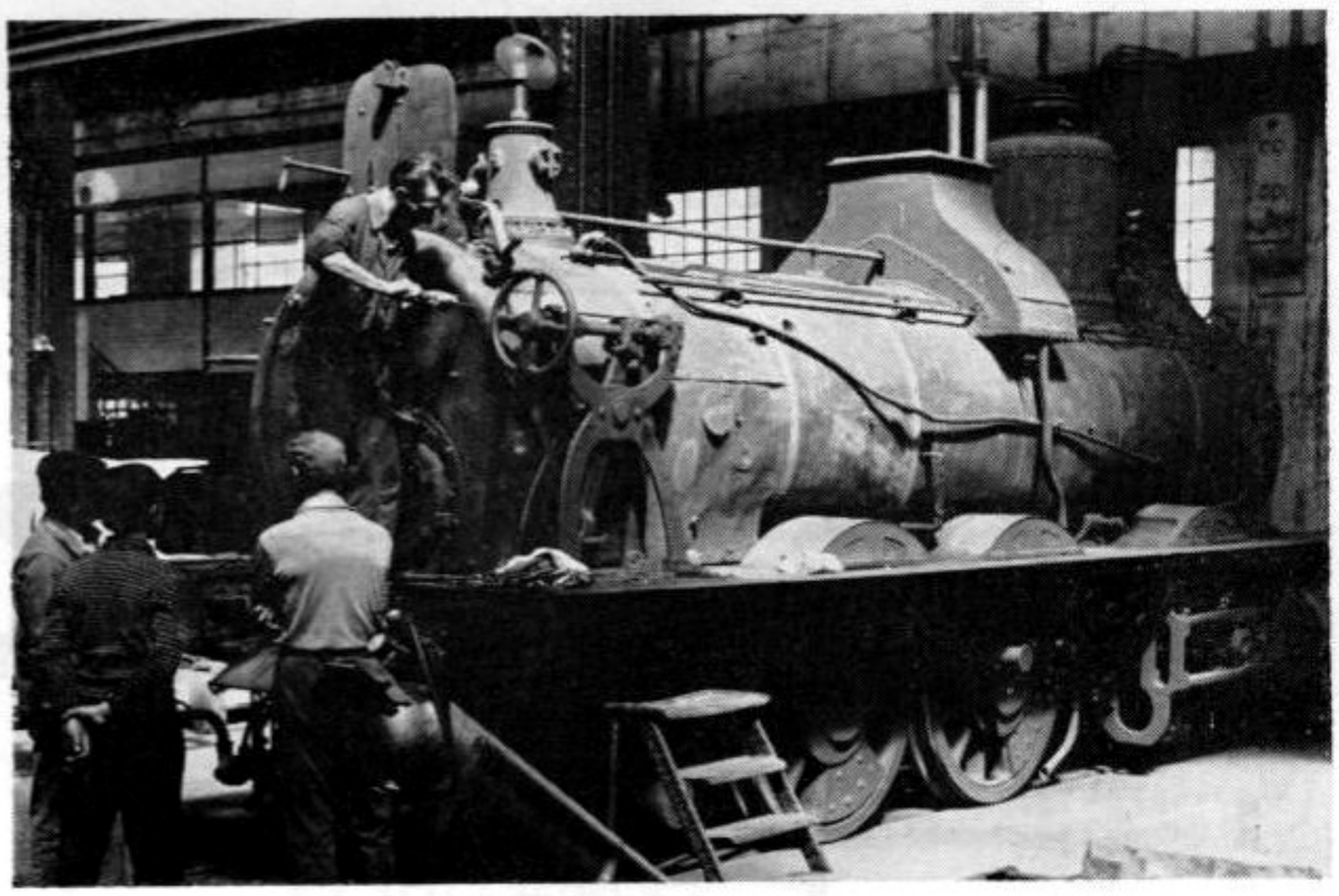
PEINTURE

La chaudière, les parois de l'abri sont en vert SNCF, le tablier, le toit de l'abri et le dôme sont en noir mat avec un liséré rouge le long du tablier ; les cercles de chaudière et hublots de cabine sont peints en « cuivre » Humbrol ; le tender est vert SNCF avec liséré rouge sur le châssis.

Amis bricoleurs, au travail, une nouvelle pièce personnalisée fera bientôt partie de votre collection. ■

La 5-030.A-1 " Bourbonnais " remise en état pour le Musée du chemin de fer

par R. GIRAUDON



Cliché Giraudon

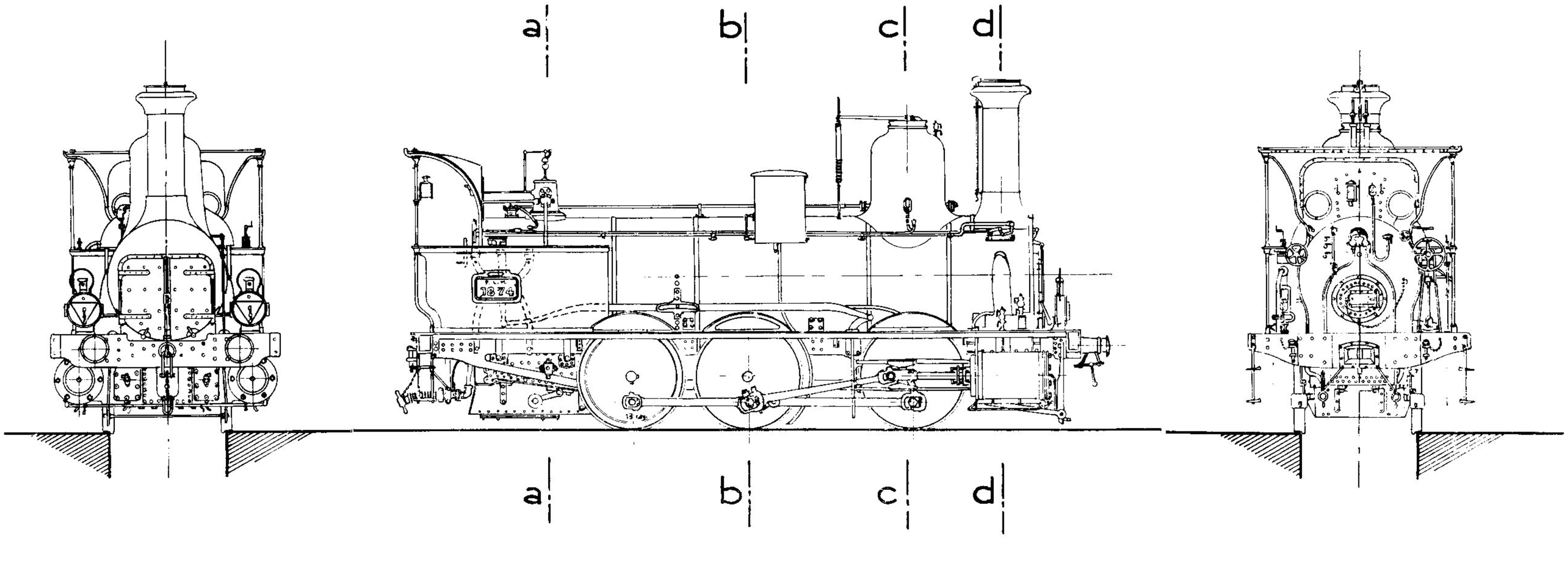
Au début de juillet, les ateliers SNCF d'Arles ont entrepris la remise en état de la locomotive 030 de l'ancienne compagnie du PLM, machine couramment appelée Bourbonnais. La cabine fermée a été déposée, car cette machine sera remise dans son état d'origine avec le simple abri qui était le sien au début du siècle. Toutes les bielles, le changement de marche, les barres de commandes ont été aussi déposées.

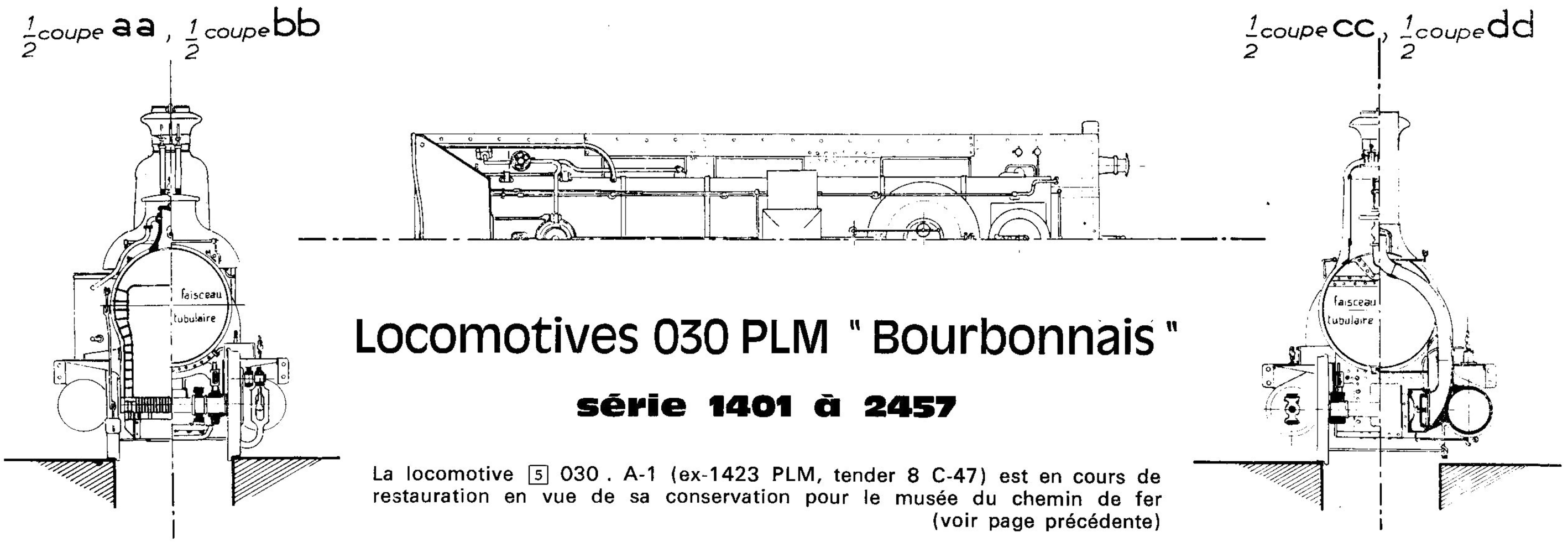
Sur le tender, en assez mauvais état, beaucoup de parties sont entièrement rongées par la rouille. Le travail sera très important.

Souhaitons à la sympathique équipe qui a été chargée de cette remise en état, de mener à bien ce travail peu commun. Tous ceux qui ont gardé le souvenir de ce temps de la vapeur du PLM revivront ainsi un peu de leur jeunesse, et ceux qui ne l'ont pas connu le découvriront et apprécieront les mérites des anciens qui, par le froid, la pluie, dans la fumée des tunnels, sur cette plate-forme inconfortable, ont assuré en leur temps la traction sur une grande partie des lignes du PLM. ■

LE PLAN DU MOIS

Échelle 1/87



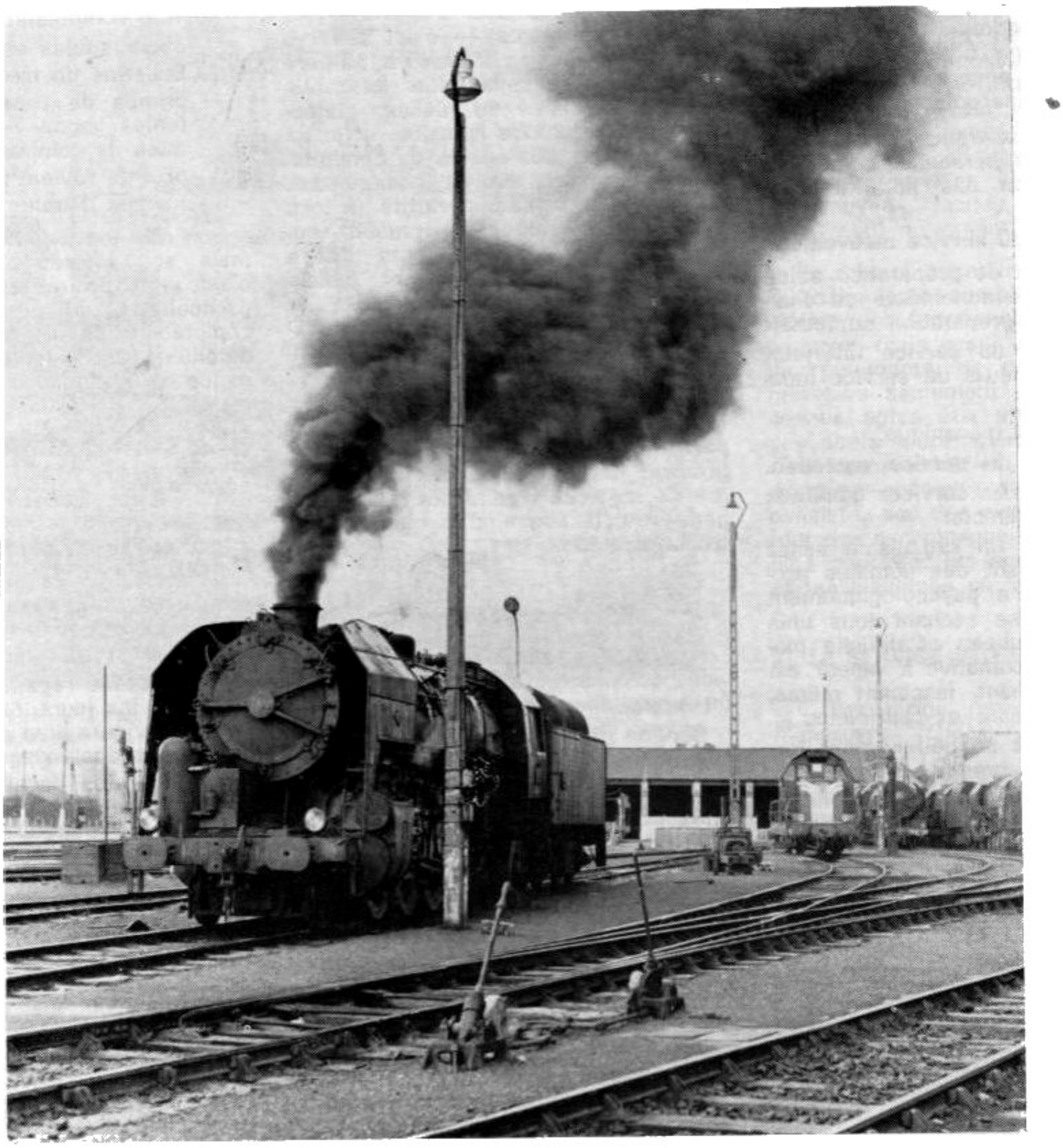


Locomotives 030 PLM " Bourbonnais "

série 1401 à 2457

La locomotive [5] 030 . A-1 (ex-1423 PLM, tender 8 C-47) est en cours de restauration en vue de sa conservation pour le musée du chemin de fer

(voir page précédente)



Le dépôt d'Auray compte parmi les privilégiés : les 141 R sous pression y sont encore nombreuses !

Le dépôt vapeur, ses installations, pour un meilleur réalisme de votre réseau

par J. GILLOT

Clichés Loco-Revue

Ce titre innové dans notre publication de juillet-août est celui d'une longue série d'articles exclusifs apportant toutes informations utiles sur la constitution, l'exploitation et les installations particulières du dépôt vapeur. Cette série d'articles sera suivie d'un large exposé sur la locomotive à vapeur et ses organes particuliers.

3 - Description des installations d'un dépôt

INTERVIEW D'UN PROFESSIONNEL

— Monsieur le chef de dépôt, comment peut-on, en peu de mots, définir un dépôt ?

— D'abord, la SNCF est divisée en trois grands services actifs :

— le service EX (exploitaion) ;
— le service VB (voies et bâtiments) ;
— le service MT (matériel et traction).

Le MT s'occupe de tout ce qui concerne le matériel roulant (MR) :

— Matériel : voitures et wagons.
— Traction : engins moteurs.

Le dépôt est l'organisme fondamental de la traction. Celui-ci est chargé de fournir à l'exploitation les engins moteurs pour la remorque des trains. Ces engins doivent être :

1° Adaptés aux trains à remorquer, conduits par du personnel compétent et fournis selon des horaires bien définis.

C'est le rôle du **service mouvement.**

2° En bon état de préparation et de marche (approvisionnements en charbon et en eau, préparation du feu...).

C'est le rôle du **service intérieur,** qui dépend d'ailleurs du service mouvement.

3° En bon état mécanique.

C'est le rôle du **service entretien.**

Bien entendu, des **services généraux** complètent l'ensemble.

Le dépôt est un organisme assez complexe, groupant des hommes professionnellement et psychologiquement très différents, se sachant tous unis au service d'un beau et difficile métier — car la locomotive à vapeur est un animal attachant, fascinant même, mais aussi exigeant et capricieux.

La traction est un peu l'enfant terrible de notre grande maison, car c'est le service qui occasionne les dépenses les plus importantes (engins moteurs, énergie...) mais — et c'est un tractionnaire qui vous parle, vous voudrez bien l'excuser s'il laisse percer ses sentiments — c'est aussi à la traction que l'on trouve les métiers les plus difficiles, les plus exaltants, les plus à même de réaliser pleinement une existence humaine, et je ne parle pas que des agents de conduite. Le tractionnaire est un homme dur, parfois imbu de sa supériorité (à tort, sans doute), quelquefois agressif, souvent mal embouché, toujours prêt à râler, mais jamais indifférent, jamais battu et toujours disponible. On ne fait jamais appel en vain à la conscience professionnelle d'un tractionnaire.

— Je savais déjà que le métier de tractionnaire est un métier un peu à part, si l'on peut dire. Voulez-vous préciser davantage le rôle des quatre grands services d'un dépôt ? Cela me permettra, je pense, d'en bien connaître la structure.

1) LE SERVICE GÉNÉRAL

Il groupe essentiellement les services administratifs du dépôt. En voici un rapide aperçu :

Service personnel :
- fichier de gestion, code de la famille ;
- facilités de circulation ;
- pointage du personnel ;
- caisse.

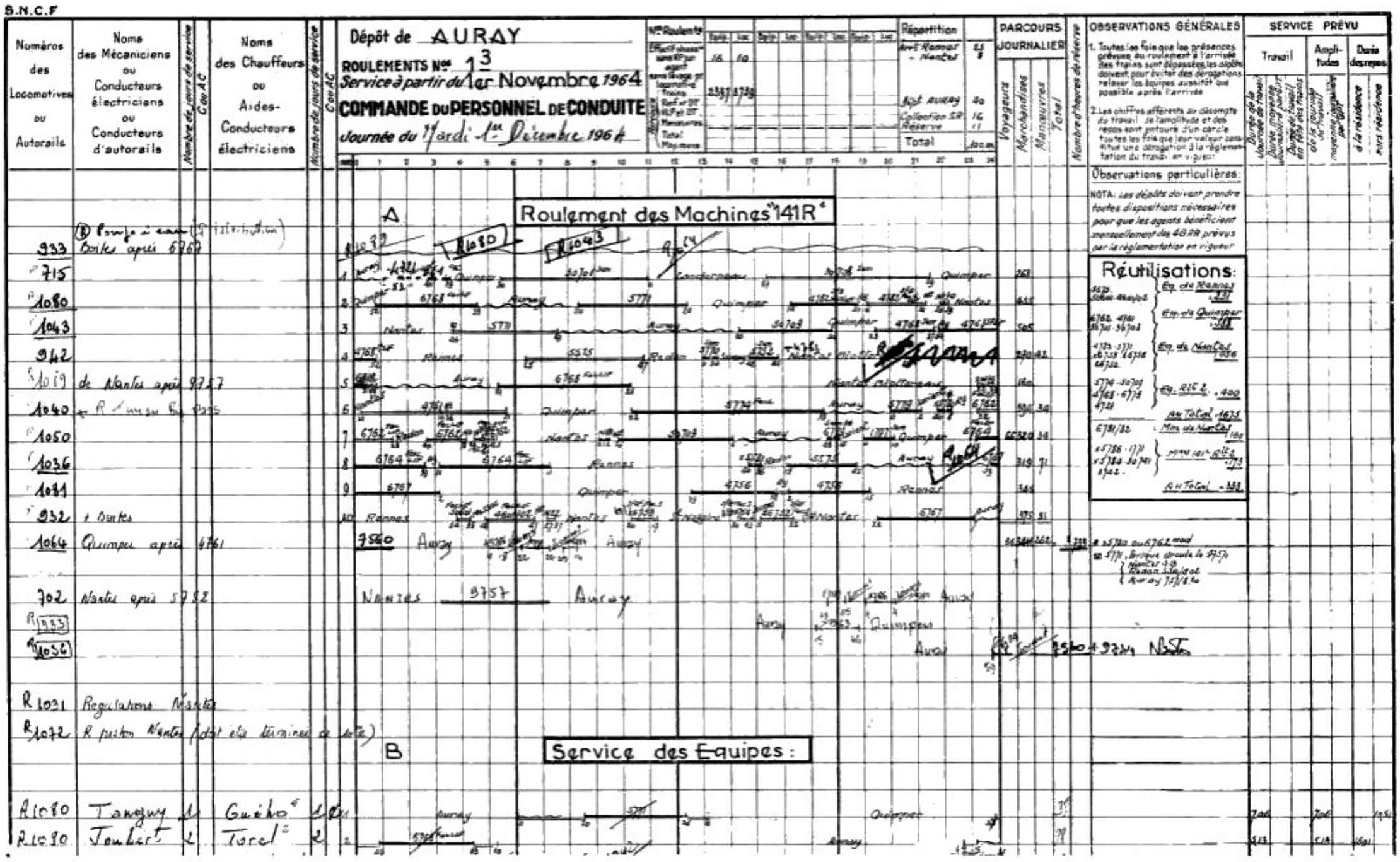
Service comptabilité :
- combustibles et huiles ;
- bulletins de traction ;
- primes de traction (présence, temps gagné, parcours, économies de combustibles) ;
- prix de revient ;
- travaux d'atelier.

Son rôle est évidemment primordial, mais son intérêt plus nuancé, car c'est, si j'ose dire, le service le moins particularisé de notre société : la comptabilité SNCF, pour complexe et détaillée qu'elle soit, s'insère néanmoins dans le plan comptable général.

2) LE SERVICE MOUVEMENT

A. - **C'est d'abord "la feuille".** — Tous ceux qui s'intéressent un peu à la traction ont entendu parler de la feuille.

Vous savez que tous les trains qui circulent peuvent être essentiellement classés en deux catégories :
- les trains réguliers qui circulent tous les jours, ou seulement certains jours bien déterminés, c'est le cas des voyageurs, en général;
- les trains facultatifs, dont les marches sont inscrites sur les livrets horaires, mais qui ne sont mis en route que sur la demande de l'exploitation.



Reproduction partielle de la fameuse « feuille » du service mouvement, véritable graphique d'utilisation des moyens du dépôt

A Auray : le service de la feuille, véritablement le cerveau du dépôt. Les roulements y sont affichés sur des panneaux que viennent consulter les mécaniciens. A son bureau : le sous-chef de dépôt, responsable de l'organisation des équipes et des roulements.

Les trains réguliers font l'objet de roulements, établis par les services régionaux, et sont distribués sous forme de "feuilles" graphiques, à chaque dépôt intéressé.

C'est le rôle du "chef de feuille" (sous-chef de dépôt principal) de mettre, chaque jour, sur chaque ligne du "roulement", la locomotive et l'équipe qui conviennent. Les roulements tournent, c'est-à-dire que la machine et l'équipe qui, le jour J, étaient à la ligne n du roulement, se retrouvent, le jour J + 1, à la ligne n + 1 ; mais, bien souvent, les roulements sont perturbés (machine avariée, équipe indisponible, etc.).

Pour les facultatifs, ou services supplémentaires, le chef de feuille jongle avec ses équipes et ses machines, en respectant, pour les premières, les compétences et la réglementation du travail, pour les secondes, les règles d'entretien périodique, et je vous assure que ce n'est pas un petit travail ! Car le service à assurer est, par nature, essentiellement variable.

Le chef de feuille, qui travaille de jour, est assisté de sous-chefs de dépôt, en 3 × 8, responsables de la bonne exécution de la "feuille", tant en ce qui concerne les équipes que les locomotives. Le sous-chef alternant est responsable de l'ensemble du dépôt en l'absence du chef de dépôt.

B. - **Le service mouvement, c'est aussi les agents de conduite,** en général issus du service sédentaire :

— chauffeurs (CFRU) ;

— élèves-mécaniciens (ELMEC), qui font les fonctions, selon les circonstances, de chauffeur ou de mécanicien ;

— mécaniciens (MECRU).

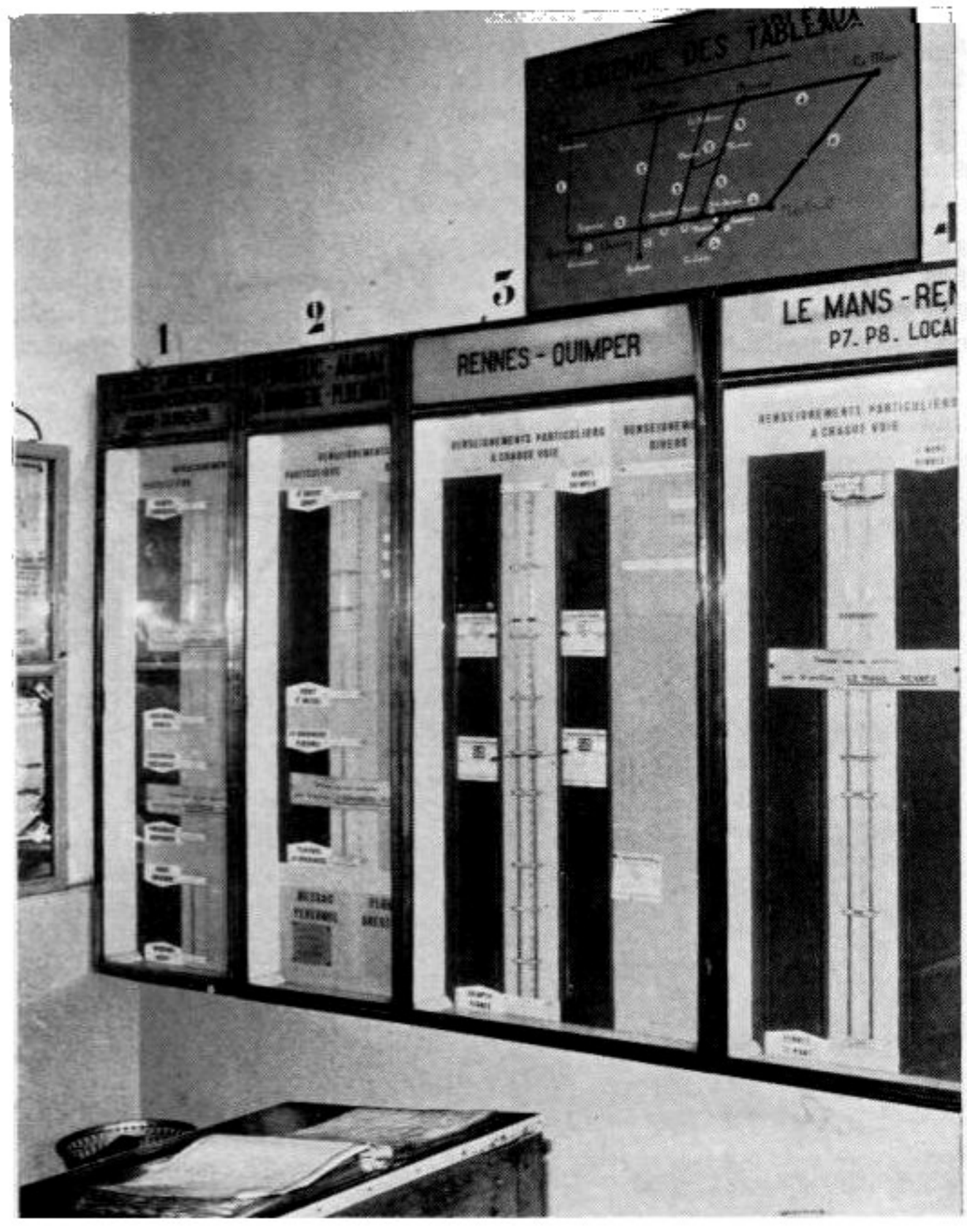
C'est, en définitive, sur leurs épaules que reposent l'exactitude et la sécurité de la circulation, et vous connaissez la sécurité proverbiale du chemin de fer ! Aussi les suivons-nous de très près ; nous les connaissons tous, et leurs affectations, selon les différents services à assurer (difficiles, moyens, faciles, manœuvres de gare) sont mûrement réfléchis.

Ils doivent connaître, bien entendu, la technologie complète de la locomotive, son fonctionnement et son dépannage, mais aussi un grand nombre de règlements, de consignes, et les meilleurs seulement peuvent être reconnus aptes aux vitesses, sur avis des chefs mécaniciens qui, eux, sont d'anciens mécaniciens ayant passé des examens spéciaux et dont le métier consiste, par des conférences et surtout des accompagnements, à instruire et à contrôler les agents de conduite et les machines en ligne.

3) LE SERVICE INTÉRIEUR

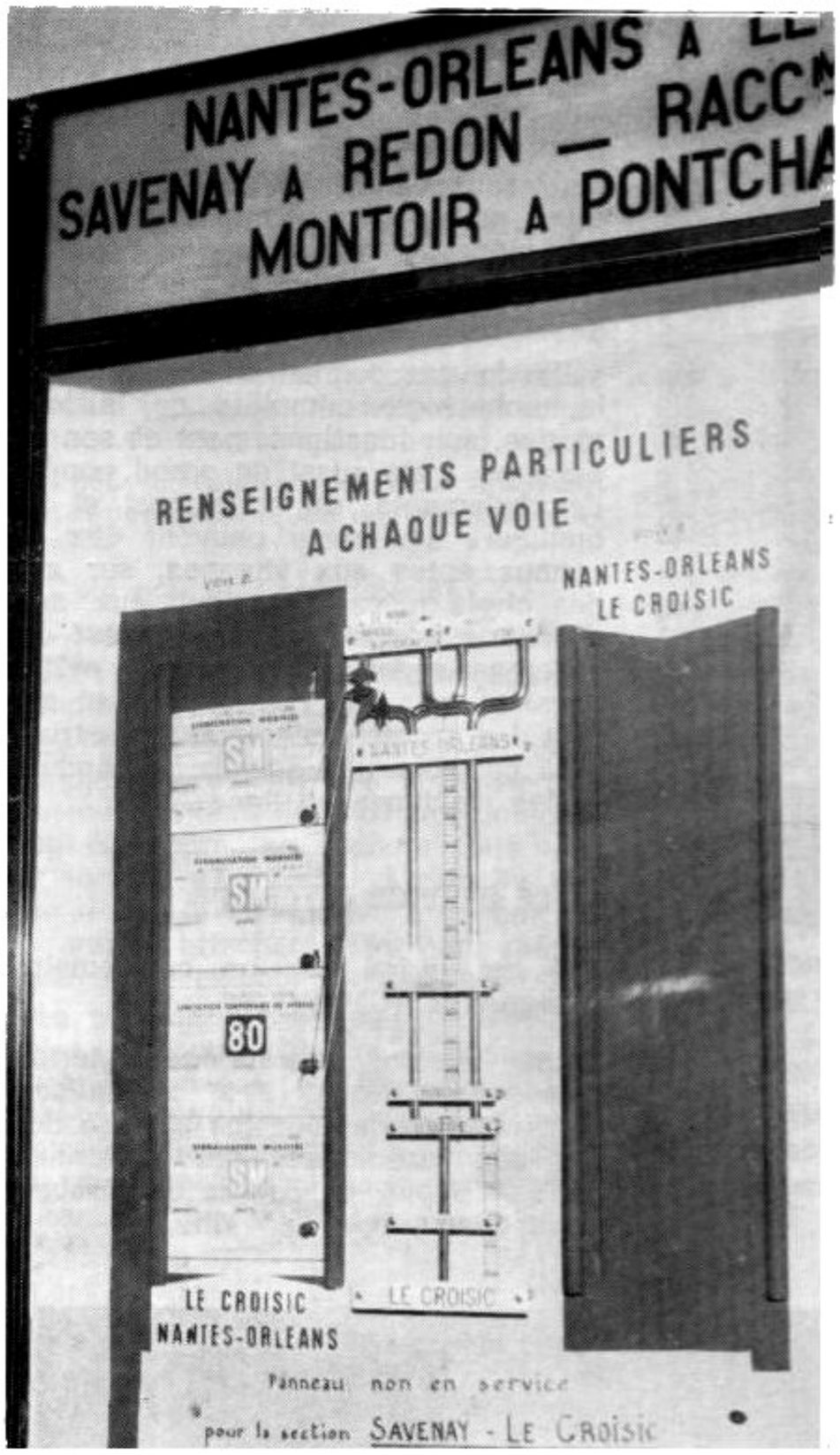
Il est dirigé par un contremaître manœuvres (CMMV).

Les agents du service intérieur (manœuvres, ouvriers spécialisés) sont chargés de tous les soins à donner aux locomotives qui stationnent dans le dépôt, en dehors des travaux d'entretien proprement dits.



Attenant au bureau de la « feuille », la salle d'affichage où sont consignées sur des tableaux muraux, toutes les informations utiles aux mécaniciens et chauffeurs.

(Voir détails page suivante).



Au service « mouvements », détail d'un tableau synoptique affichant les renseignements particuliers et modifications provisoires intéressant un parcours précis. Les sections des diverses relations desservies par le dépôt, sont figurées par des barreaux métalliques sur lesquels peuvent être posés aux points « stratégiques » des index colorés reliés par un cordon à des fiches signalétiques distinctes. Ces fiches donnent toutes les consignes relatives aux points concernés, exemple : limitation temporaire de vitesse, signalisation modifiée, etc.

Je me bornerai à vous énumérer toutes les qualifications manœuvres qu'on peut trouver dans un grand dépôt.

Eveilleurs : chargés d'aller commander à domicile les agents de conduite en service supplémentaire.

Basculeurs : qui décrassent les feux des locomotives aussi bien à la rentrée qu'à la sortie, et "basculent" les scories dans les cendriers et dans les fosses de vidange.

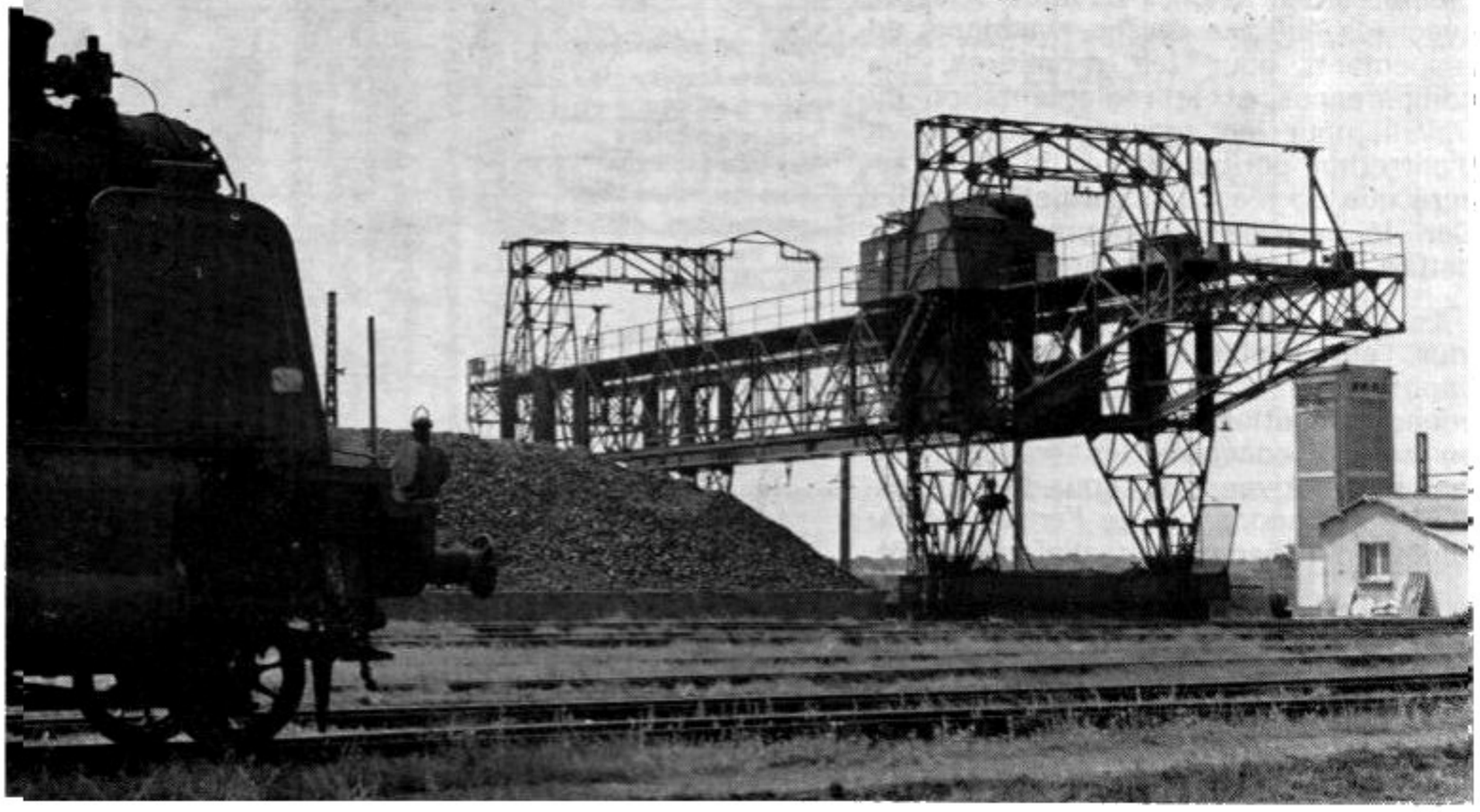
Allumeurs : qui allument les feux des machines froides. Pour ce faire, il faut d'abord s'assurer que la chaudière est apte à être allumée (tous orifices fermés, plein d'eau). On procède à l'aide de chiffons gras ou d'allume-feux, sur lesquels on jette un ou deux fagots de bois sec, puis des morceaux de briquette, du charbon ordinaire.

Il faut compter de cinq à huit heures pour qu'une locomotive soit en pression, ce temps pouvant être réduit à deux ou trois heures avec, par exemple, des moyens de tirage artificiels, mais ces procédés ne sont à utiliser qu'avec circonspection, à cause des contraintes de dilatation importantes qu'ils créent, préjudiciables à la bonne tenue des chaudières.

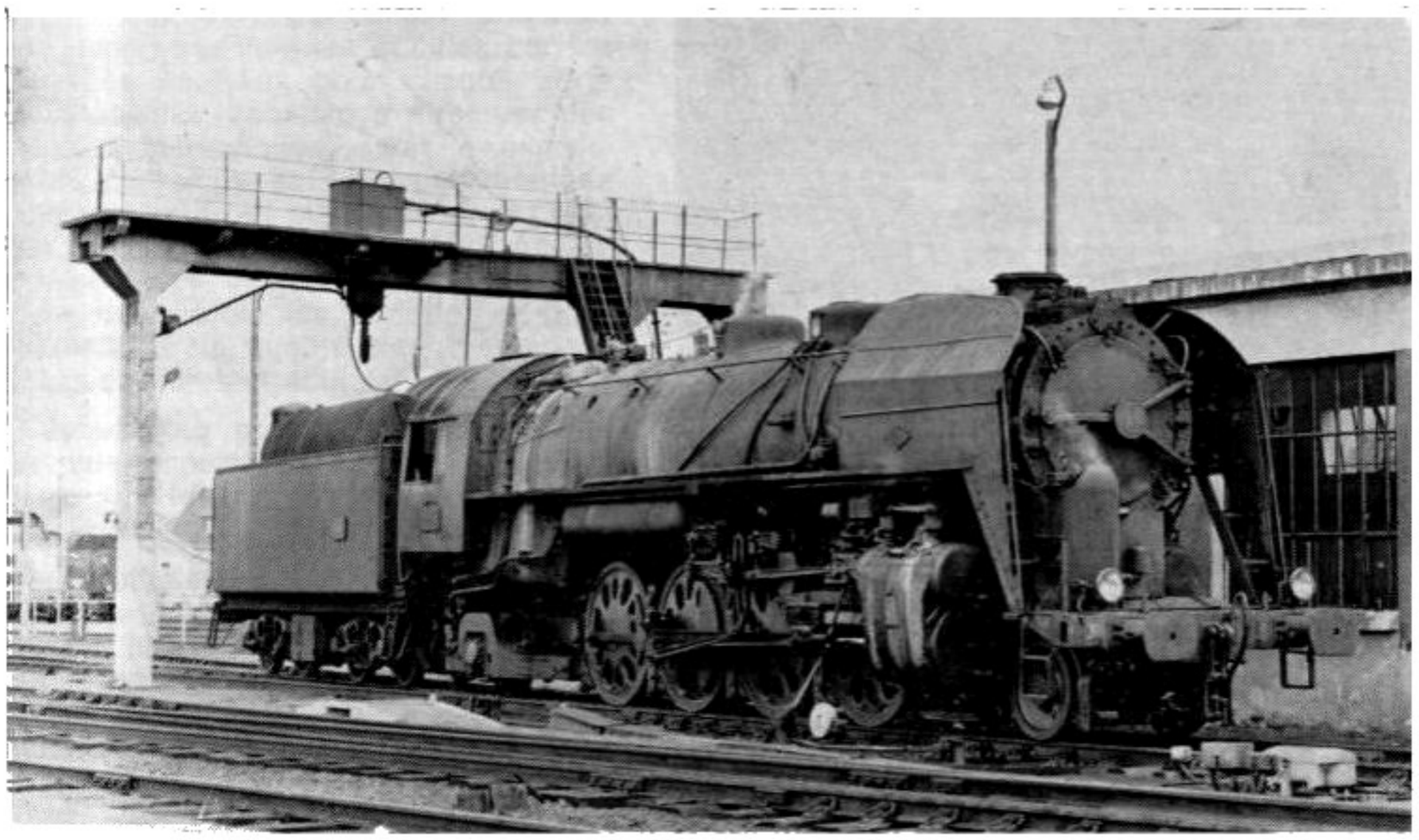
Tubistes : qui ramonent, à la rentrée, les tubes des chaudières des locomotives, à l'aide d'un fusil alimenté à l'air comprimé ou à la vapeur.

Grutiers : qui conduisent les grues à combustible ou les silos portiques de distribution de charbon.

Pontonniers : qui conduisent les ponts roulants. Les conducteurs de ponts tournants sont souvent appelés des plaquistes.



Portique roulant à combustible au dépôt de Trappes (région Ouest).



Au dépôt d'Auray 141-R « fuel » sous le portique à sable et complexe TIA.

Manœuvres TIA : ils sont chargés de prélever des échantillons d'eau sur les chaudières des machines qui rentrent, afin d'en effectuer l'analyse et de compléter les doseurs TIA en "complexe".

Mais sans doute désirez-vous quelques précisions concernant le TIA, ou traitement intégral Armand (du nom de son inventeur, M. Louis Armand, directeur général de la SNCF) ?

Vous savez que l'eau contient du calcaire, non volatil, mauvais conducteur de la chaleur, qui se dépose en croûtes sur les parois des chaudières, isolant ainsi les tôles de l'eau. Ces tôles, insuffisamment refroidies, se déforment, se craquent, se fissurent et provoquent des fuites. Pendant de nombreuses années, ce problème fut préoccupant sur la locomotive à vapeur et les travaux de chaudronnerie étaient, de loin, les plus dispendieux.

Le TIA, appliqué à partir de 1941, consiste à introduire dans l'eau des chaudières, par l'intermédiaire d'un doseur hydrostatique, situé en général sur les tenders ou sur le corps cylindrique des locomotives, une quantité proportionnelle au débit d'eau, d'un produit qu'on appelle le "complexe APP".

Sans entrer dans le détail, sachez que ce complexe précipite le calcaire en sels non adhérents, qui forment des boues qui se déposent aux points bas des chaudières. Il suffit de faire périodiquement des "extractions" pour évacuer ces boues.

On peut dire que le TIA fut une des dates les plus importantes de l'histoire de la locomotive à vapeur.

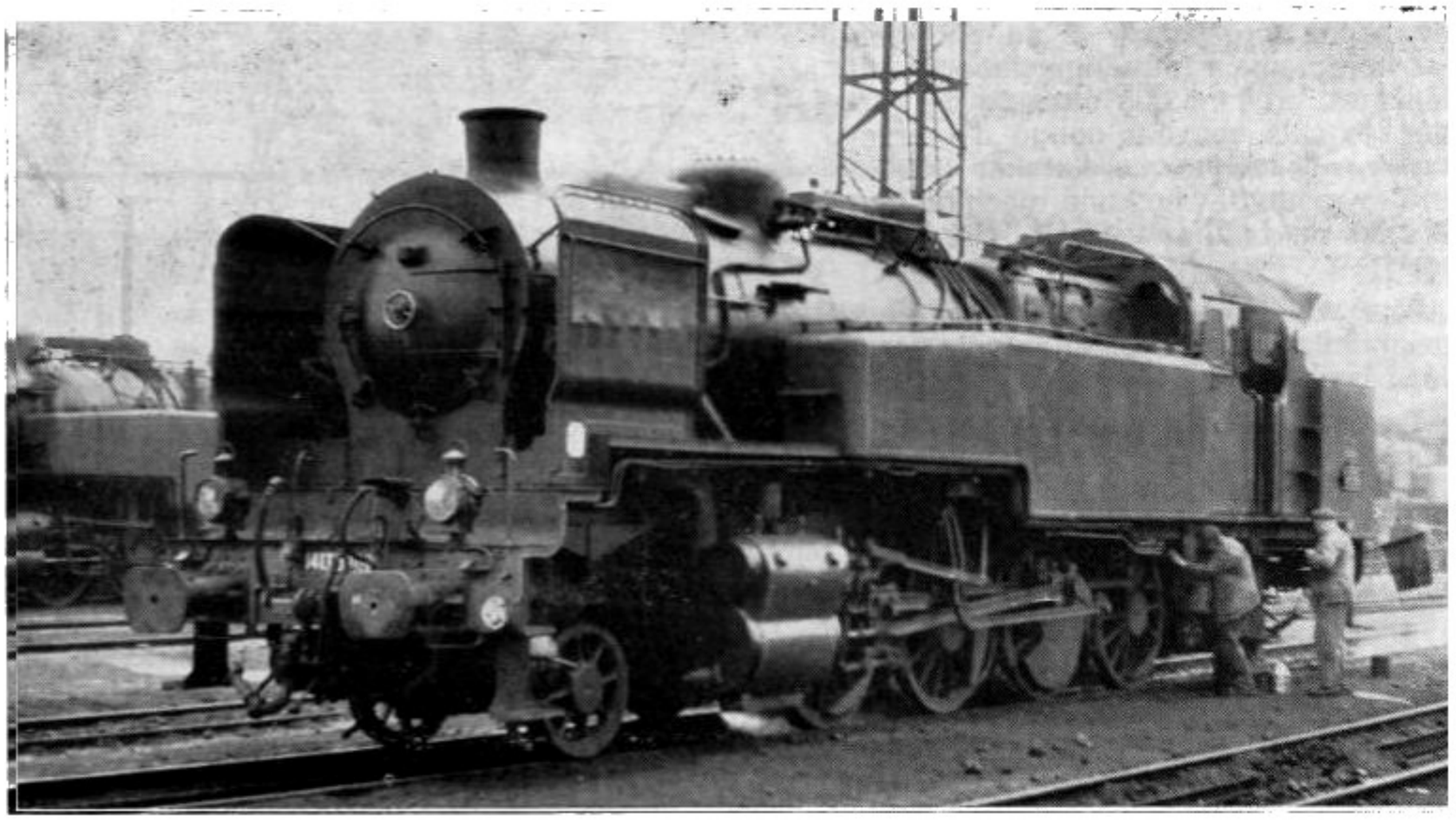
Laveurs de chaudière : qui procèdent, selon des périodicités définies, au lavage des chaudières au jet d'eau, afin de parfaire l'action du TIA.

Laveurs au jet : qui nettoient au jet d'eau froide les locomotives, toujours selon des périodicités bien définies.

Graisseurs : chargés de graisser les organes des locomotives utilisées en banalité intégrale, lorsque les roulements graphiques ne prévoient pas que cette opération soit réalisée par les agents de conduite.

Aiguilleurs : qui gèrent le poste d'aiguillage, à la rentrée au dépôt.

A ce sujet, je crois utile de vous préciser que le terme d'aiguilleur est un terme impropre. En effet, dans les dépôts, toutes les aiguilles sont, en



Au dépôt des Batignolles l'équipe des graisseurs au pied d'une 141-TD.

Cliché A. de Marco

Cliché Allenden

Lorsque la [2] 232 U-1 roulait encore...

général, manœuvrées sur place, et l'aiguilleur de dépôt a essentiellement un rôle d'annonce :

— annonce, au poste de commande du dépôt (chef de feuille) des machines qui rentrent ;

— appel, par haut-parleur, des machines a la sortie, et annonce à l'exploitation.

Téléphonistes.

Gardiens (dortoirs, réfectoires...).

Conducteurs de chaufferie.

Manœuvres d'atelier.

4) **LE SERVICE ENTRETIEN**

Son appellation définit son programme : il est chargé de l'entretien des engins moteurs.

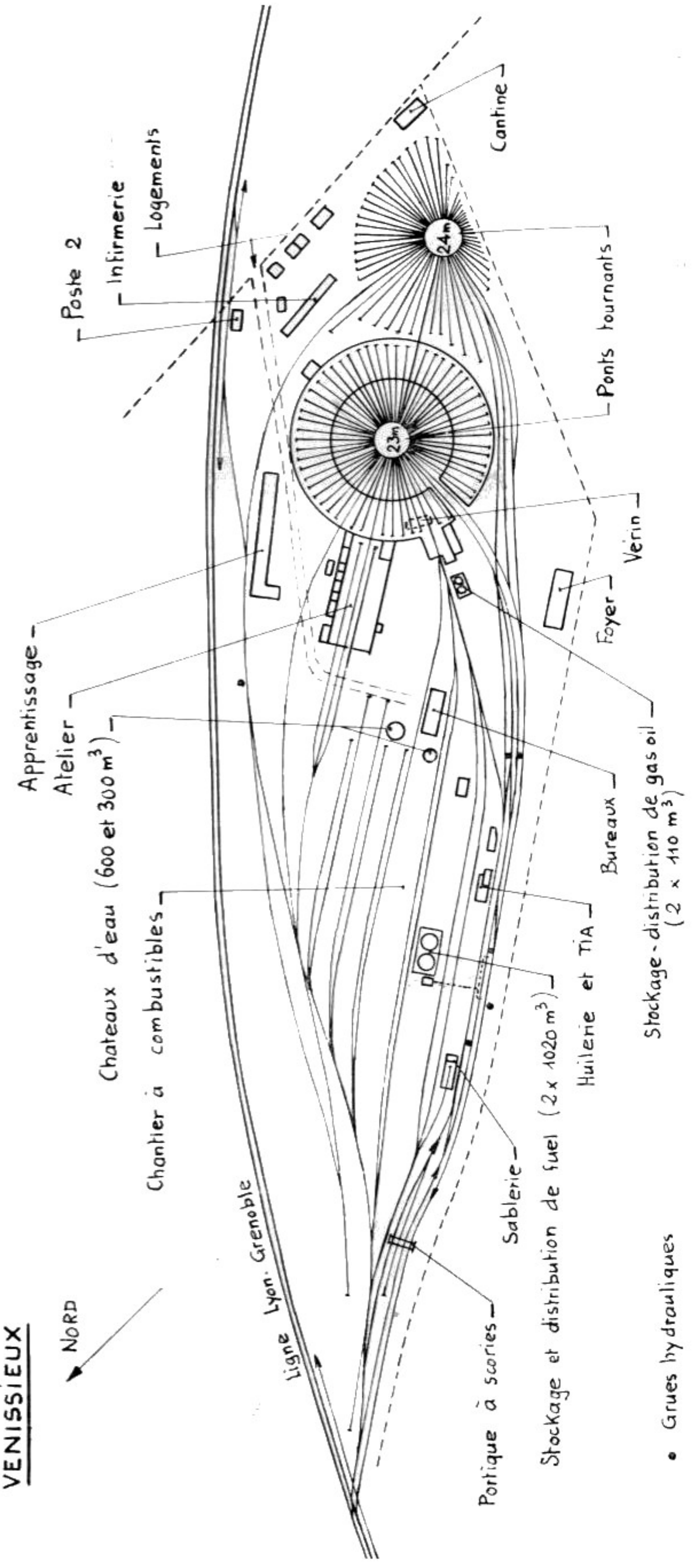
C'est un service très structuré, complexe et bien organisé. C'est un peu un monde à part, car il ne participe pas directement au "mouvement" du dépôt et, en tant que chef de ce dernier, je suis souvent obligé d'intervenir, car il arrive que l'atelier veuille arrêter, pour travaux, une machine que le chef de feuille voudrait faire tourner.

Pour vous, modéliste, l'atelier, c'est essentiellement des bâtiments, je serai donc bref.

Il existe essentiellement deux types d'entretien :

— **l'entretien courant** (EC), ou entretien accidentel, qui consiste à effectuer les réparations demandées par les mécaniciens ;

ERRATUM : Une légende erronnée au dos du cliché original de notre couverture de juillet - août nous a malheureusement induit en erreur. Ce cliché illustre comme le prouve le schéma ci-contre, les rotondes du dépôt de Vénissiaux.



— **l'entretien périodique préventif** qui, selon des normes établies par les services centraux pour chaque série de machines, consiste à effectuer des "visites périodiques", soit à espacement de temps, soit à espacement de parcours, à froid ou à chaud, et, bien sûr, à réaliser les travaux qui en découlent. Ces visites ont pour but évident de prévoir les avaries, et donc d'améliorer la qualité des prestations fournies par la traction.

Je ne vous parlerai que de la visite la plus importante, la plus spectaculaire : **le levage.**

C'est une opération de remise à neuf complète, à périodicité kilométrique variable selon les séries : de 40 000 kilomètres pour les machines de manœuvre, à 120 000 kilomètres et davantages pour les machines de vitesse **moderne.**

Pourquoi levage ? Eh bien, parce que la machine est levée, afin qu'on enlève le train de roues. Vous verrez tout à l'heure, à l'atelier, deux machines en levage, on démonte à peu près tout, on expertise, on répare et on remonte.

Pour la bonne exécution du service, le chef d'atelier dispose d'un organisme qu'on appelle le **BOT** (Bureau de l'organisation du travail), un pour l'entretien courant, un pour le levage, c'est le cerveau qui lance les travaux, les répartit, en suit l'exécution et en prend note. Chaque locomotive a un registre sur lequel on note ses mutations, ses parcours, **ses gros travaux,** courants ou périodiques, ses modifications, etc. C'est un véritable livret de famille, qui contient toute la vie de la machine.

Je dois vous dire également que certains organes particuliers de la machine, ou certains travaux spéciaux, sont traités dans des ateliers annexes, bien particularisés.

C'est ainsi que vous trouverez :

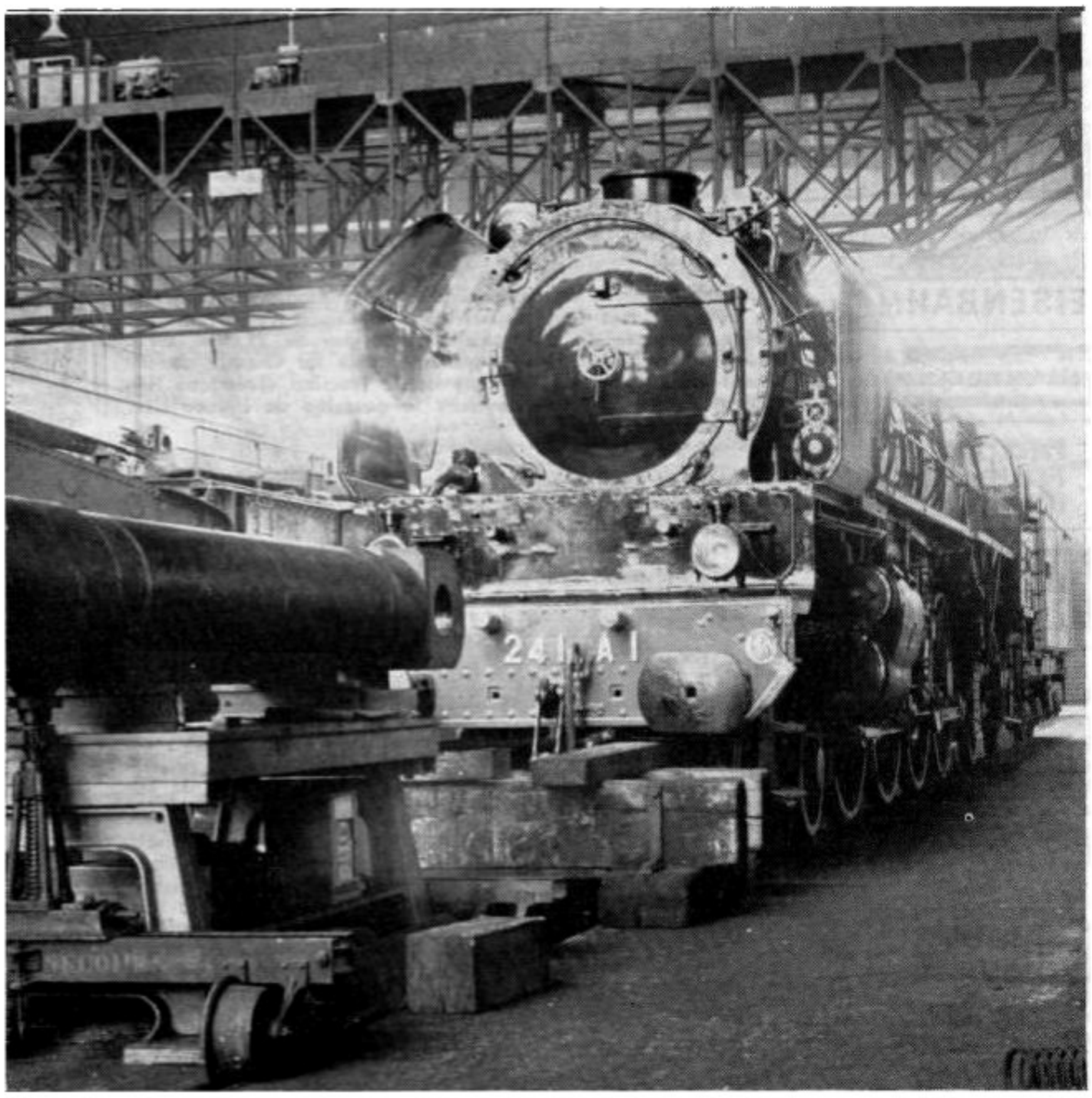
— un atelier indicateur de vitesses (le FLAMAN) ;
— un atelier frein Westinghouse ;
— un atelier de régulage, pour les coussinets de roues et les bielles ;
— une lainerie, pour les problèmes de graissage, la préparation des tampons graisseurs des dessous de boites de roues, etc. ;
— un atelier de peinture.

Enfin, vous trouverez également :

— une centrale de production d'acétylène, avec un réseau de distribution aux différents postes de soudure ;
— un compresseur d'air, également avec réseau de distribution ;
— un poste de transformation et de distribution de l'énergie électrique ;
— des cases à vieilles matières, classées selon leur nature et, bien entendu, les éternels w.-c.

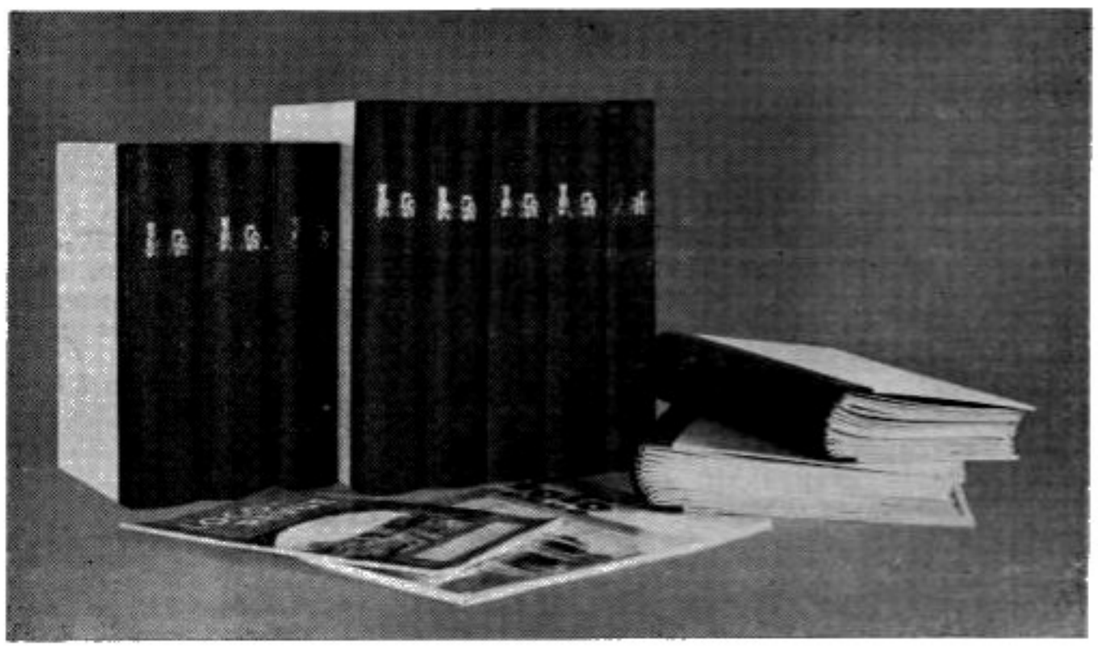
Voilà, cher Monsieur, en quoi consiste, en gros, l'organisation générale d'un dépôt.

(à suivre : différentes sortes de dépôts, variantes, interview d'un professionnel).



Surprise aux ateliers du dépôt de Trappes : la 241 A-1 ex 41 001 Est avec tender 35 A - 1 remise en état pour sa conservation au Musée du chemin de fer de Mulhouse. Cette machine, rappelons le, est la première mountain de vitesse mise en service en France (1925). - Voir notamment Fiche documenta re Loco-Revue nº 277-78.

Cliché Le Guay



POUR PROTEGER ET CONSERVER VOTRE COLLECTION DE LOCO-REVUE, ET POUR EN RENDRE PLUS AISEE LA CONSULTATION, ADOPTEZ NOS RELIURES SPECIALES

Prix franco France : 12,00 F
Etranger : 12,50 F

Reliure au format 16,5 × 25 pour les numéros anciens de Loco-Revue (n°1 au n° 158)

Prix franco France : 11,00 F
Etranger : 11,50 F

Reliure à dos non frappé livrable sur demande, au même prix
(grand format uniquement)